

## Nuevo Passat – Presentación Nacional

**Madrid, enero de 2015**

**Indicaciones:**

Esta información de prensa y las fotografías correspondientes al nuevo Passat están disponibles en internet en la dirección [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Nombre de usuario: vwpassat8. Clave: sard2014.

Las denominaciones TDI, TSI y DSG son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

**Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos indicada en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias.**

# Contenido

## Resumen

Diez datos importantes sobre el nuevo Passat

**Página 03**

Resumen del nuevo Passat

**Página 03**

## Aspectos principales

### Diseño exterior

**Página 09**

Cinco datos importantes sobre el diseño exterior

Página 09

Evolución estilística de la gama

Página 10

Dimensiones y diseño

Página 11

Reducción del peso

Página 17

### Diseño interior

**Página 19**

Cinco datos importantes sobre el diseño interior

Página 19

Dimensiones, manejo y diseño

Página 20

Sistemas de infoentretenimiento

Página 22

### Equipamiento de serie y opcional

**Página 27**

Cinco datos importantes sobre el equipamiento de serie y opcional

Página 27

Equipamiento de serie

Página 28

Equipamiento opcional

Página 29

Sistemas de asistencia y confort

Página 31

### Motores

**Página 41**

Cinco datos importantes sobre los motores

Página 41

TSI / Motores de gasolina

Página 43

TDI / Motores diésel

Página 46

DSG y Cambio manual

Página 49

### Chasis y tracción total

**Página 50**

Cinco datos importantes sobre el chasis y la tracción total

Página 50

Chasis y suspensión

Página 50

Sistema de tracción total 4MOTION

Página 54

### Más innovador, conectado, eficiente y seguro

### Volkswagen lanza al mercado el mejor Passat de todos los tiempos

La oferta de asistentes de conducción del Passat rebasa los límites de la gama

El buque insignia diésel de 240 CV con DSG y tracción total consume 5,3 litros

#### Diez datos importantes sobre el nuevo Passat:

1. El nuevo Passat pesa hasta 85 kg menos que el modelo anterior gracias a una innovadora construcción ligera.
2. Todos los motores de la gama son nuevos. Los motores diésel y de gasolina son hasta un 20% más eficientes.
3. El motor diésel más potente del Passat es un nuevo TDI de cuatro cilindros y 176 kW / 240 CV. Consumo: 5,3 l/100 km
4. El *Bestseller* Passat llega como versión GTE con un sistema híbrido enchufable. Rendimiento del sistema: 160 kW / 218 CV.
5. La línea de equipamiento superior «Sport» del Passat ofrece faros LED de serie.
6. Nuevos sistemas a bordo del Passat: función de frenada de emergencia en ciudad con reconocimiento de peatones, asistente de maniobras de remolque «Trailer Assist», asistente para atascos y Emergency Assist.
7. El nuevo Passat es el primer Volkswagen que equipa una pantalla «Active Info Display» y una pantalla de visualización frontal HUD (Head-up-Display).
8. Con el nuevo Passat debuta la octava generación del *Bestseller* del que se han fabricado más de 22 millones de unidades desde 1973.
9. Con una producción anual de hasta 1,1 millones (2013; incluyendo variantes) la gama Passat se pone a la cabeza del Grupo Volkswagen.

10. El nuevo Passat llega a España dispuesto a liderar el segmento de las berlinas

- **Madrid, enero de 2015.** En Julio Volkswagen presentaba mundialmente el nuevo Passat en Potsdam. Uno de los superlativos del Salón Internacional del Automóvil de París, celebrado en octubre, fue precisamente la octava generación de este *Bestseller*. El siguiente paso fue el lanzamiento del nuevo Passat al mercado alemán a mediados de noviembre, y una semana después, el inicio de su comercialización en Europa. A lo largo de 2015 le seguirán sucesivamente otros mercados internacionales. Todo es nuevo en este automóvil. Su diseño, sus tecnologías, sus motores y sus posibilidades. El Passat establece referentes con un peso en vacío reducido en hasta 85 kg y un ahorro de consumo de hasta un 20%. Además, por primera vez estará disponible una versión híbrida enchufable: el Passat GTE.
- **22 millones de modelos contruidos.** Con el Passat de la octava generación debuta la versión más reciente de un *Bestseller* mundial. Incluyendo todas las versiones se han construido 22 millones de unidades de este modelo. Solo en 2013 se vendieron más de 1,1 millones de unidades de la gama Passat. En teoría, en 2013 se vendió un Passat o Magotan (China) cada 29 segundos en algún lugar del globo. 2 Passat por minuto, 126 cada hora y más de 3.000 diarios. Todos los días. El Passat es el modelo de más éxito del Grupo Volkswagen.

#### **Posicionamiento y diseño**

---

- **Exterior.** El diseño del nuevo Passat combina la elegante claridad de las formas con una vitalidad extraordinaria. Este es un diseño que no se rige por la moda del momento, sino que más bien se adapta a la época actual. Un diseño que lejos de ser del montón, ofrece una gran expresividad. Un diseño en el que cada línea se ha trazado conscientemente. Un diseño que marcará su época. El nuevo Passat se basa en la

Plataforma Modular Transversal. Gracias a esta plataforma pudieron realizarse unas proporciones mucho más dinámicas (entre otros detalles, la carrocería es más baja y las batallas más largas) y mejorar notablemente sus componentes. Manteniendo todas sus ventajas funcionales, el Passat ha ganado notablemente en carisma, exclusividad y dinámica. Gracias a los faros LED de nuevo diseño (de serie a partir de la versión «Sport») y a los faros traseros LED de serie para todas las versiones, el Passat ofrece un diseño lumínico inconfundible incluso de noche. Es un hecho que, con el nuevo Passat, Volkswagen ha puesto sobre ruedas una berlina y un modelo Variant cuya claridad y potencia enlazan con una gama superior. Con ello, el automóvil comercial de más éxito en Europa se convierte en el eslabón entre la clase media y la clase alta, es decir, entre el segmento B y C.

- **Interior.** Análogamente al expresivo exterior, los diseñadores del interior crearon un habitáculo cuya estética, claridad y calidad armonizan con el concepto global de gran calidad de la octava generación del Passat. El interior del nuevo Passat se presenta más vanguardista y exclusivo que nunca a través de numerosos elementos de nuevo diseño como la concisa banda horizontal con salidas de aire continuas y tecnologías como la pantalla «Active Info Display» (instrumento digital interactivo), una pantalla de visualización frontal HUD (Head-up-Display) y una iluminación ambiental diseñada como banda extremadamente plana.

#### **Sistemas de asistencia y propulsión**

---

- **Más seguridad y confort.** Los nuevos sistemas de asistencia, confort e infoentretenimiento hacen la movilidad individual más sostenible, conectada, comunicativa, dinámica y segura. Gracias a esto, el Passat se convierte en un automóvil polivalente cuyas tecnologías sobrepasan los límites del segmento. Algunas de estas tecnologías son, junto con las

pantallas «Active Info Display» y «Head-up-Display», sistemas como el «Rear Seat Entertainment» para tablets basado en *app*, el «Front Assist» con el asistente de frenada de emergencia en ciudad y el reconocimiento de peatones, así como tres novedades mundiales: el «Emergency Assist» (que detiene el vehículo en caso de emergencia), el «Trailer Assist» (asistente de maniobras de remolque) y el nuevo sistema de asistencia en atascos.

- **Diez motores TSI y TDI.** La gama de motores del nuevo Passat incluirá diez motores turbo de inyección directa (gasolina / TSI y diésel / TDI) con un margen de potencias de 88 kW / 120 CV a 206 kW / 280 CV. Todos los sistemas de propulsión a bordo del Passat son nuevos. El consumo de los motores y sus tasas de emisiones de CO<sub>2</sub> se han reducido en hasta un 20%. Todas las versiones equipan el sistema «Start/Stop» y el modo de recuperación de la energía de frenado. Cada variante de motor puede equiparse opcionalmente (en caso de la versión superior de serie) con el cambio automático de doble embrague (DSG).
- **Sistema híbrido enchufable de 160 kW / 218 CV.** La gama Passat ofrece, por primera vez, una versión con sistema híbrido enchufable (motor de gasolina TSI de 115 kW + motor eléctrico de 85 kW y batería de carga externa): el Passat GTE. Este sistema entrega una potencia total 160 kW / 218 CV convirtiendo al Passat en el Volkswagen híbrido enchufable más potente hasta la fecha. Esta versión del Passat puede alcanzar una autonomía de hasta 50 km como vehículo puramente eléctrico de cero emisiones.
- **TSI – Resumen de los motores de gasolina.** La oferta de motores de gasolina comienza con la versión de 92 kW / 125 CV. El siguiente nivel es un potente TSI de 1,4 litros sobrealimentado de inyección directa con desconexión de cilindros activa (ACT) que ofrece una potencia de 110 kW / 150 CV y unas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de

4,9 l/100 km y 115 g/km respectivamente –1,3 l/100 km menos que el modelo anterior. Gamas de potencia: 132 kW / 180 CV, 162 kW / 220 CV y 206 CV / 280 CV. El TSI del sistema híbrido enchufable ofrece una potencia de 115 kW / 156 CV. En caso de los modelos de 220 CV, de 280 CV y del Passat con sistema híbrido enchufable, el cambio DSG se equipa de serie.

- **TDI de alta tecnología con 240 CV.** Uno de los superlativos técnicos de propulsión es el turbodiésel de cuatro cilindros e inyección directa (TDI) más potente jamás ofrecido por Volkswagen: el nuevo biturbo de 2,0 litros con 176 kW / 240 CV de potencia y un consumo de solo 5,3 l/100 (CO<sub>2</sub>: 139 g/km). Equipada con este motor, la berlina alcanza una velocidad máxima de 240 km/h; en caso de la versión Variant la velocidad máxima es de 238 km/h. Debido al alto par máximo de 500 Nm, el Passat de 240 CV equipa de serie el sistema de tracción total 4MOTION y el cambio automático DSG de 7 velocidades.
- **TDI – Resumen de los motores Diésel.** El programa de motores de lanzamiento, que Volkswagen ofrece para el nuevo Passat, son dos 2.0 TDI: la potente versión de 110 kW / 150 CV, con unas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 4,1 l/100 km y 108 g/km respectivamente, y la TDI más potente de 176 kW / 240 CV. También ofrece las versiones 1.6 TDI de 88 kW / 120 CV y 2.0 TDI de 140 kW / 190 CV. En 2015 llegará al mercado el Passat TDI BlueMotion como eficiente modelo con una potencia de 88 kW / 120 CV.

### **Versiones de equipamiento**

---

- **Tres líneas de equipamiento.** De igual modo que para el modelo anterior, Volkswagen ha lanzado el nuevo Passat al mercado con tres líneas de equipamiento diferentes: Edition, Advance y Sport. El Passat Edition ofrece un equipamiento muy amplio. El exterior se caracteriza por llantas de 16 pulgadas con neumáticos de 215 y faros traseros LED. El

equipamiento interior incluye detalles como reposabrazos central delantero con compartimento portaobjetos y ajuste en altura de los asientos delanteros. El Passat Edition ofrece funciones como el sistema Keyless-Go (botón de arranque y parada del motor), el sistema detector de fatiga, el sistema de frenado anticolisiones múltiples, un indicador del control de la presión de las ruedas, el sistema de radio «Composition Colour» con pantalla táctil de 5 pulgadas, la pantalla multifuncional «Plus», luz de conducción diurna, asistente de arranque en pendientes, freno de estacionamiento electrónico con función «Auto-Hold», marcha libre (con DSG) y climatizador. Todos los modelos disponen del sistema «Start/Stop» y del modo de recuperación de la energía de frenado. El Passat Advance ofrece un equipamiento más exclusivo que incluye adicionalmente de serie detalles como el sistema «Front Assist» con el asistente de frenada de emergencia en ciudad. El Passat Sport es la versión superior de la gama e incluye clásicos detalles, como el equipamiento de cuero Alcantara, y faros LED.



### Claridad y potencia enlazan con una gama superior

### El Passat es más carismático, exclusivo y dinámico que nunca

Proporciones deportivas con batallas más largas y casi la misma longitud

Mayor exclusividad a través del diseño «Cab-backward» y un largo capó

#### Cinco datos importantes sobre el exterior:

1. El Passat ofrece un diseño completamente nuevo. Los detalles más llamativos son sus deportivas proporciones y el enérgico trazado de líneas.
2. Las medidas de la berlina son: 4.767 mm de longitud (-2 mm), 1.832 mm de ancho (+ 12 mm) y 1.456 mm de altura (- 14 mm).
3. A pesar de que la longitud total es casi idéntica a la del modelo anterior, la distancia entre las batallas ha aumentado claramente en 79 mm.
4. Las ruedas del nuevo modelo son más grandes y expuestas hacia afuera, gracias a lo cual han podido acortarse significativamente los voladizos de la carrocería.
5. La cabina, que ahora se ha desplazado hacia atrás, y el largo capó le confieren al nuevo modelo el carácter exclusivo de la gama alta.

**Madrid, enero de 2015.** El diseño del nuevo Passat combina la elegante claridad de las formas con una vitalidad extraordinaria. Claridad y fuerza –ambas características se funden en el exterior del Passat de la octava generación para crear un diseño que transmite una exclusividad máxima. Este es un diseño que no se rige por la moda del momento, sino que más bien se adapta a la época actual. Un diseño que, lejos de ser del montón, ofrece una gran expresividad. Un diseño en el que cada línea se ha trazado conscientemente. Un diseño que marcará su época. Manteniendo todas sus ventajas funcionales, el Passat ha ganado notablemente en

carisma, exclusividad y dinámica. Es un hecho que, con el nuevo Passat, Volkswagen ha puesto sobre ruedas una berlina y un modelo Variant cuya claridad y fuerza enlazan con una gama superior. El automóvil de empresa alemán de más éxito se convierte en una nueva especie de Business Class –un eslabón entre la gama media y alta, entre los segmentos B y C.

### **Evolución estilística de la gama**

**Situación inicial.** Volkswagen viene perfeccionando el Passat desde hace más de cuatro décadas. La denominación interna de las ocho generaciones es ahora de B1 a B8. En el lenguaje de Volkswagen, la «B» hace referencia a la pertenencia al segmento del Passat (clase media) y las cifras son el indicador de cada generación. Los modelos que más han marcado el estilo de la gama fueron el B1, el modelo original de 1973, y todas las generaciones a partir de la B5 (1996). Con el Passat B5, Volkswagen introduce un cambio de paradigma: anteriormente todas las generaciones del Passat ofrecían equilibrados modelos polivalentes con un alto grado de confort, excelente utilidad cotidiana y una oferta de espacio especialmente generosa. Sin embargo, la calidad y el diseño dieron un gran salto hacia adelante catapultando al Passat a la primera liga de su segmento y convirtiéndolo en el coche de empresa de más éxito. Volkswagen mantuvo el rumbo con el B6 (a partir de 2005) y el B7 (a partir de 2010) consecuentemente con gran éxito. Actualmente, el Passat –incluidas las versiones individuales fabricadas para el mercado americano y chino– es el automóvil de más éxito de la marca y del Grupo Volkswagen con más de 1,1 millones de unidades vendidas.

**Impresionantes proporciones.** Ante este gran éxito, la cuestión que se plantearon el Responsable de Diseño de Volkswagen, Klaus Bischoff, y su equipo al iniciar los trabajos en la generación B8 era la siguiente: «¿Qué se necesita para aumentar el atractivo del diseño exterior de un *Bestseller* mundial?». La respuesta estaba clara: «Impresionantes proporciones». En este sentido, y gracias a la Plataforma Modular Transversal (MQB) que se le aplicaba al Passat por primera vez, los diseñadores disponían ahora de una nueva

plataforma constructiva que les permitía realizar las proporciones deseadas con una coherencia nunca alcanzada hasta ese momento. A pesar de que la longitud del nuevo Passat es casi idéntica a la del modelo anterior, las batallas son 79 mm más largas. Asimismo, las ruedas delanteras y traseras aumentan su tamaño y se desplazan más hacia afuera. A su vez, se acortan significativamente los voladizos de la carrocería. El Passat es ahora más achatado y ancho. Debido a la posición optimizada de las unidades pudo rebajarse notablemente el capó y desplazarse hacia atrás el parabrisas. Este tipo de diseño «Cab-backward» le confiere al capó un aspecto alargado similar al que ofrecen los capós de los modelos de gama alta. Los diseñadores tenían claro que las proporciones del nuevo Passat serían mucho más dinámicas. Sin embargo, aún no se había definido concretamente el estilo. Klaus Bischoff comenta: «Nuestro objetivo era saltar formalmente a una gama superior con el nuevo Passat basándonos en el potencial que ofrece este automóvil para desarrollar una creativa berlina comercial. Mis prioridades eran desarrollar temas de diseño significantes que le confirieran al nuevo Passat exclusividad y una brillante presencia óptica expresando, al mismo tiempo, una vigorosa deportividad».

### **Dimensiones y diseño**

**Dimensiones.** La berlina tiene una longitud real de 4.767 mm y es 2 mm más corta que el modelo anterior. Al mismo tiempo aumenta la longitud de batalla en 79 mm a 2.791 mm. Las ruedas delanteras se han desplazado 29 mm hacia el parachoques frontal y las ruedas traseras en 17 mm hacia el parachoques trasero (la longitud de la cabina de los ocupantes aumenta en 33 mm). El resultado son voladizos de la carrocería más cortos (67 mm delante y 13 mm detrás). Asimismo, el Passat es 14 mm más bajo (1.456 mm) y 12 mm más ancho (1.832 mm). La mezcla de estas dimensiones resulta en una relación de las proporciones óptima que aporta las mejores condiciones para crear un diseño tan energético como exclusivo.

**Silueta con una concisa línea de carácter.** La primera impresión que produce el nuevo Passat es que su diseño no se corresponde con el estilo típico de los modelos de la clase media, sino más bien con el de los modelos de la gama media-alta o incluso de la gama alta. El exclusivo atractivo del nuevo Passat se basa, entre otros elementos, en variados y precisos bordes y curvas sobre los que se forman superficies luminosas individuales. Uno de los detalles especialmente llamativos de la silueta es el área situada entre el antepecho de la ventana (por debajo de las ventanas laterales) y la llamada línea de carácter (a la altura de los tiradores de las puertas): aquí es donde se funden los bordes y las curvas en el área superior de la silueta para formar superficies horizontales a partir de las cuales se desarrollan los concisos y atléticos hombros del Passat cuando se observa desde el frontal hacia la zaga. La línea de carácter parte del frontal como prolongación del borde superior de los faros situados en el guardabarros, se interrumpe con el conciso paso de rueda delantero brevemente y asciende ligera pero continuamente hacia atrás como línea de los hombros (las ventanas y las columnas de techo del habitáculo se desplazan correspondientemente hacia atrás como si de un deportivo se tratara). Detalle interesante: entre el antepecho de la ventana y la línea de carácter se produce una alternancia de las superficies luminosas. La modulación se divide aquí en dos áreas: el área superior forma una ancha garganta en el guardabarros delantero que va estrechándose a medida que se prolonga hacia atrás hasta llegar a la columna C de la berlina respectivamente a la columna D de la versión Variant como si se tratara de un triángulo que discurre de la base a la punta. Por debajo se sitúa un área en dirección contraria que comienza detrás como anchos y vigorosos hombros abovedados y discurre hacia adelante, asimismo, como triángulo que va estrechándose a medida que va alcanzando la punta de modo que los laterales ofrecen un aspecto mucho más cuneiforme de lo que son en realidad. A través de esta intensa interacción de luz y sombra se acentúa enormemente la línea de los hombros y el vigoroso paso de rueda trasero.

**Alta precisión en la producción.** Los diseñadores han emplazado los tiradores de las puertas directamente sobre otra de las dobladuras de la línea de carácter –un diseño de precisión máxima que requiere un proceso de producción asimismo extremadamente preciso. Hasta ahora, este know-how le confiere a Volkswagen una posición única en el mercado. Por debajo de la línea de carácter se encuentran las superficies de las puertas ligeramente abovedadas hacia afuera y los llamativos pasos de rueda. Las concisas estriberas delimitan el extremo inferior de la silueta. Entre las áreas de las puertas y la transición a las estriberas se produce nuevamente una dobladura y un cambio del abovedado que crea una elegante y enérgica superficie luminosa. Esta superficie luminosa se prolonga lateralmente en el parachoques trasero. Uno de los detalles más elegantes son las aplicaciones cromadas circundantes que se encuentran a la altura de las estriberas (a partir de la versión «Sport»). La interacción de las líneas y las superficies luminosas acorta significativamente la altura del nuevo Passat confiriéndoles a las versiones berlina y Variant un aspecto más achatado de lo que realmente son. El aspecto deportivo y exclusivo que ofrece el nuevo modelo se acentúa a través de una dobladura situada sobre las ventanas laterales, las aplicaciones cromadas circundantes de las largas superficies de las ventanas (a partir de la versión «Advance») y un borde doble en el área del techo. Debido al alargado volumen de los laterales, los observadores estarán seguros de que el nuevo Passat es claramente más largo a pesar de que, en realidad, es 2 mm más corto.

**Frontal con un carisma inconfundible.** El Passat llega al mercado con un frontal completamente rediseñado. La parrilla, mucho más grande que los faros, integra cuatro elegantes barras transversales cromadas en las tres líneas de equipamiento (Edition, Advance y Sport). Estas barras se doblan adoptando una forma trapezoidal cuando discurren hacia adentro en dirección a los faros. La barra cromada inferior de la parrilla se prolonga hasta los faros. Otra de las aplicaciones cromadas, situada por encima de la parrilla y de los faros, se prolonga a lo largo de todo el ancho del frontal y doblándose hacia los laterales para formar la línea de carácter (a

partir de la versión «Sport»). Con la acentuación de las líneas horizontales y su clara estructuración, la parrilla y los faros siguen el ADN de diseño de Volkswagen y se funden más que nunca para formar una unidad horizontal. Sin embargo, los diseñadores no solo apostaron por el ancho, sino que, al mismo tiempo, trabajaron concienciados con ángulos diagonales para crear un conciso, llamativo e inconfundible frontal.

**Un «rostro» que sobresale del montón.** El «rostro» del frontal, compuesto por la banda transversal que forman la parrilla y los faros, acentúa la exclusividad del Passat con su notoria presencia. Este exclusivo efecto dinámico se acentúa a través del perfil cromado superior del Passat Sport. Un detalle muy marcado: el borde doblado junto con la superficie luminosa, situado debajo de la parrilla y de los faros, que sigue como línea el trazado superior de la parrilla y los faros. En el área inferior del parachoques se reflejan los contornos de la parrilla y de los faros. Los faros antiniebla se sitúan en los extremos respectivamente.

**Faros LED a partir de la versión «Sport».** Volkswagen ha creado un diseño lumínico completamente nuevo para la octava generación del Passat. El automóvil puede adquirirse con faros halógenos y faros LED. Especialmente los faros LED, disponibles para las tres versiones, les confieren a los modelos un aspecto inconfundible.

**Faros LED (nivel 1).** Con los nuevos faros Full LED con tecnología de reflectores, Volkswagen ofrece el nivel básico de un sistema de iluminación que sustituye los faros xenón en el Passat. La luz de conducción diurna también se ha diseñado con técnica LED. El campo principal de la luz de conducción también se encarga del funcionamiento de la luz intermitente mediante doce LED que pueden utilizarse con luz blanca o amarilla. El patrón de la luz de conducción diurna, junto con los dos «ojos» en los reflectores, es inconfundible.

**Faros LED (nivel 2).** En el siguiente nivel, Volkswagen ofrece faros Full LED en técnica de proyección para el Passat. Los dos módulos de lente extremadamente planos, situados uno al lado del otro,

proyectan la luz sobre la carretera proporcionando una iluminación similar a la luz del día. El corazón de estos faros es el módulo de lente de haces múltiples (Multibeam) exterior que genera las luces cortas y las largas (con adaptación de las luces de carretera nacional y autopista), así como la iluminación dinámica en curvas. El módulo de lente interno Flat Beam se encarga de la denominada «iluminación del campo previo». Otro de los superlativos de los faros de proyección LED es la luz de conducción diurna con 32 LED. Su patrón de luz consta de dos módulos individuales en forma de «U» grande (que rodea ambos módulos de lente) y de «U» pequeña, que enmarca el contorno del módulo de lente Multibeam. Debajo de la luz de conducción diurna se sitúa un ancho intermitente (12 LED) que acentúa el diseño lumínico de los faros. Adicionalmente, en la cara interna de los faros se sitúan los LED para la luz de giro estática.

**Faros LED (nivel 2 con «Dynamic Light Assist»).** En la versión superior, los faros de proyección Full LED se controlan adicionalmente mediante la cámara del vehículo. En este sentido, Volkswagen combina, por primera vez, el sistema de control dinámico de las luces largas permanentes «Dynamik Light Assist » y la tecnología LED. La cámara reconoce los vehículos que circulan delante y en dirección contraria al Passat y compara los datos registrados con la electrónica de los faros. Seguidamente, coordina la distribución de la luz a través de la unidad de control de la iluminación en curva y del módulo de luz Multibeam orientable.

**Parte trasera.** En la parte trasera salta a la vista que la cabina se retrae considerablemente hacia atrás, al estilo de los deportivos, descendiendo a continuación hacia los enormemente anchos hombros. Los faros traseros son ahora notablemente más anchos y delgados. En esta área, la berlina parece ser el hermano menor del Phaeton con su enorme puerta del maletero del color de la carrocería. Uno de los detalles más llamativos es el borde doblado que discurre por toda la zaga y se sitúa por debajo de los faros traseros: por debajo de este borde, la zaga se retrae hacia atrás. De este modo, el

área superior de la zaga sobresale aún más por encima del parachoques que el área inferior. A través de este truco, los diseñadores pudieron aprovechar la longitud máxima de la zaga al mismo tiempo que cumplían las normas de numerosas clasificaciones del seguro para vehículos que prescriben un área de deformación determinada para el parachoques.

**Deflectores del tubo de escape trapezoidales.** El amor por el detalle es la tónica general en el nuevo Passat. Un ejemplo de ello son los tubos de escape cromados trapezoidales integrados en los parachoques traseros a ras en las versiones equipadas con los motores más potentes. Los reflectores trapezoidales, situados justo por encima de los parachoques, son extremadamente precisos y definen exactamente el punto final del perfil cromado inferior circundante que se ofrece a partir del Passat Sport. Tanto la berlina, como la versión Variant disponen de estos pequeños, pero elegantes detalles. La zaga de ambas versiones de carrocería no solo se diferencian por su individualidad constructiva, sino también, por ejemplo, por la posición de la placa de la matrícula: la berlina integra la placa en el parachoques, mientras que la versión Variant la integra en la puerta del maletero.

**Faros traseros (nivel 1).** El nuevo Passat llega al mercado con faros traseros Full LED de serie. Estos faros pueden adquirirse en una versión de serie y en otra versión superior individual. Ambas versiones se prolongan, partidas en dos, desde la puerta del maletero hasta los laterales. En los faros traseros de serie, la luz trasera y las luces de freno se sitúan en el área superior exterior y los intermitentes en el área inferior. En el segmento interno (puerta del maletero) se integran las luces de freno, la luz antiniebla y los faros de la cámara de visión trasera.

**Faros traseros (nivel 2).** El diseño lumínico de la versión superior es extremadamente llamativo. La funcionalidad de estos faros traseros LED se hace patente al frenar: en este caso, la signatura luminosa horizontal conmuta a la signatura de la luz de freno vertical que se genera a través de dos líneas verticales en el área



externa y una línea en el área interna. Visualmente produce el efecto como si la signatura luminosa horizontal trasera se plegara para convertirse en la signatura luminosa vertical de freno («Clic-Clac»). El cambio de señal acentúa la perceptibilidad del freno aumentando así la seguridad de conducción. Junto con las luces traseras y de freno se han integrado también los intermitentes en los módulos de los faros traseros externos. El módulo interno (puerta del maletero) integra la luz trasera y de freno, la luz de marcha atrás y la potente luz antiniebla. Estos faros traseros LED pueden adquirirse también en una versión oscurecida («R-Line»).

### **Reducción del peso**

**85 kg menos.** El nuevo Passat se ha creado en base a la nueva Plataforma Modular Transversal (MQB) combinando sinergias intersegmentales como son los avances en la reducción del peso. El resultado es que la octava generación del Passat pesa hasta 85 kilos menos que el modelo anterior. El equipo de ingenieros de desarrollo no descartó ningún área en su ardua búsqueda de los posibles gramos reducibles. Los aproximadamente 85 kilos menos de peso son el resultado de la suma de las medidas individuales adoptadas en las áreas del chasis, componentes, sistema eléctrico, carrocería y equipamiento.

**A la caza de cada gramo.** El peso del chasis pudo reducirse utilizando componentes de construcción ligera. El eje trasero pesa 4,7 kg menos y el sistema de dirección 2,2 kg. En total, el chasis es 9 kg más ligero que el del modelo anterior. Los motores que equipa el Passat son claramente más ligeros que los de su antecesor, lo que supone un ahorro de hasta 40 kg. El aluminio aligera el peso de los componentes eléctricos, electrónicos y de la red de a bordo. Además, se han optimizado las secciones transversales de los cables. En total se han ahorrado hasta 3 kg en la versión básica. La progresiva construcción de acero con tipos de acero altamente rígidos y conformados en caliente reducen el peso de la carrocería. Por primera vez, se utiliza aluminio en la estructura de la carrocería del

Passat. La optimización de los materiales y un nuevo climatizador contribuyen también a reducir el peso en el área de equipamiento. En total, se ahorran 33 kg en el diseño.

**Mejora de las características.** A pesar de haberse reducido el peso, mejora la rigidez de la carrocería (+ 2.000 Nm/° a 25.000 N/° para la versión Variant y a 30.000 N/° para la berlina). La capacidad máxima de carga remolcada aumenta en 400 kg a 2.200 kg. Partiendo del hecho de que, aproximadamente la mitad del consumo de combustible de un automóvil se debe a la resistencia al avance – peso, resistencia al aire, resistencia al rodamiento– el ahorro de peso que se ha conseguido realizar en el Passat (85 kg) adquiere un valor aún mayor.

## **Más espacio y casi la misma longitud**

### **La oferta de espacio interior aumenta en 33 mm de longitud**

Innovador interior con nuevo sistema de ventilación y potente sistema de luz

Nuevo sistema de infoentretenimiento con MirrorLink™ y servicios móviles online

#### **Cinco datos importantes sobre el interior:**

1. Aunque el nuevo Passat es 2 mm más corto que el modelo anterior, su longitud interna aumenta en 33 mm.
2. El tamaño del maletero de la berlina de cinco plazas aumenta en 21 litros a 586 litros.
3. El volumen del maletero de la versión Variant de cinco plazas aumenta en 47 litros a 650 litros (cargado hasta el techo el volumen es de 1.780 litros).
4. El nuevo Passat es el primer Volkswagen que equipa una pantalla «Active Info Display» y una pantalla de visualización frontal HUD (Head-up-Display).
5. El elemento de diseño central del salpicadero es una innovadora rejilla de ventilación, concebida como elemento decorativo funcional, que se extiende como una banda por todo el ancho del interior.

**Madrid, enero de 2015.** Análogamente al elaborado exterior, los diseñadores del interior crearon un habitáculo cuya estética, claridad y calidad armonizan con el concepto global de gran calidad de la octava generación del Passat. El interior ofrece un aspecto más vanguardista y exclusivo que nunca gracias a numerosas y nuevas soluciones de diseño, precisos detalles y tecnologías como una pantalla Active Info Display (instrumentos digitales interactivos) y una pantalla de visualización frontal HUD (Head-up-Display). Además, gracias a la Plataforma Modular Transversal (MQB) pudo mejorarse aún más la oferta de espacio.

### **Dimensiones, manejo y diseño**

**Más espacio.** Aunque el nuevo Passat es 2 mm más corto que el modelo anterior, su longitud interna aumenta en 33 mm. Los maleteros ofrecen también un mayor volumen de carga: el volumen de carga del Variant aumenta en 47 litros a 650 litros; cargando el maletero hasta el techo se alcanza un volumen de 1.780 litros. En caso de la berlina, el volumen de carga aumenta en 21 litros a 586 litros.

**Banda de ventilación horizontal.** Los diseñadores consiguieron alcanzar el objetivo que perseguían desde el principio, crear una sensación de espacio ligera y amplia, a través de un delgado salpicadero orientado horizontalmente cuyo estilo se refleja también en los revestimientos de las puertas delanteras. El elemento de diseño central del salpicadero es una innovadora rejilla de ventilación, concebida como elemento decorativo funcional, que se extiende como una banda por todo el ancho del interior. Por lo tanto, el Passat no dispone de ninguna rejilla de ventilación ubicada por separado, sino de un elemento continuo que enlaza consecuentemente la forma y la función y solo se interrumpe por los instrumentos y el reloj analógico situado en el centro. El claro carácter arquitectónico surge a través de la impresionante longitud de las láminas cromadas de las rejillas de ventilación y de un panel decorativo situado en el área inferior. Las dimensiones de la entrada de aire no solo determinan el diseño del salpicadero, sino que además influyen positivamente la funcionalidad mejorando la acústica de la climatización y la ventilación.

**Elegante iluminación ambiental.** Por debajo de la rejilla de ventilación y del panel decorativo se sitúa una banda luminosa ambiental extremadamente plana que se prolonga hasta las puertas. Este efecto luminoso circundante da forma al interior y le confiere un ambiente muy animado. La escenificación comienza con la apertura del cierre centralizado a través del mando a distancia o del sistema «Keyless Access». La unidad central de iluminación, ubicada en el techo interior, despliega la luz lentamente sumergiendo la

consola central en una cálida luz. A continuación se iluminan los tiradores interiores de las puertas y se activa la fina y estrecha banda luminosa ambiental circundante en el salpicadero y en los revestimientos de las puertas (a través del menú «CAR» del sistema de infoentretenimiento puede ajustarse la intensidad de iluminación y seleccionarse los tres colores disponibles «Cyan», «White» y «Amber»). Casi simultáneamente se sumerge el área de los pies en una iluminación de orientación. Tan pronto como se gira la llave de contacto se intensifica la iluminación ambiente circundante y la iluminación de los instrumentos y de los interruptores. Todas las demás fuentes de luz se atenúan al nivel de iluminación individual preajustado. Cuando se desactiva la llave de contacto vuelve a intensificarse la iluminación de las fuentes de luz para una mejor orientación.

**Arquitectura orientada al conductor.** Dos de los objetivos de los diseñadores eran ubicar los elementos con orientación hacia el conductor y crear un amplio espacio en el área delantera interior. Por esta razón, partiendo de la posición central del asiento del conductor, el salpicadero discurre ligeramente en dirección al parabrisas a ambos lados de los instrumentos. De este modo se logra un efecto de amplitud y, por otro lado, un paisaje ergonómico ideal. La consola central es extremadamente clara, visible y fácil de manejar. En ella se integra el sistema de infoentretenimiento en una posición elevada y visible; debajo de la consola se ubica el climatizador. Debido a que la consola central asciende de forma deportiva en el área situada entre el conductor y el acompañante en dirección al sistema de infoentretenimiento, el panel de control de la caja de cambios se ubica en una posición correspondientemente alta. Gracias a esto, la palanca de cambios se encuentra en una posición ergonómica accesible.

## **Sistemas de infoentretenimiento**

**Active Info Display.** Volkswagen lanza al mercado, por primera vez, a bordo del Passat un cuadro de instrumentos en forma de pantalla con representaciones interactivas denominado «Active Info Display». Todos los instrumentos se realizan de forma virtual a través de un software. Las luces de señalización, situadas en el área inferior de la pantalla, son los únicos elementos de hardware. La información puede representarse en 2D y 3D en la pantalla de 12,3 pulgadas. La resolución de 1.440 x 540 píxel proporciona una representación gráfica interactiva de todos los detalles extremadamente precisa y de gran calidad. Ejemplo «Modo de navegación»: el tacómetro y el cuentarrevoluciones se desplazan hacia los extremos para proporcionarle mayor espacio al mapa. Si es necesario, existe también la posibilidad de integrar información adicional relativa a las funciones de conducción, navegación y asistencia en las superficies gráficas del tacómetro y del cuentarrevoluciones. Los datos representables en la consola central a través del sistema de infoentretenimiento, como las fotografías de los contactos del teléfono o las carátulas de CDs, pueden integrarse también en la pantalla «Active Info Display» del Passat. Volkswagen ofrecerá la pantalla «Active Info Display» como alternativa a los instrumentos analógicos de serie u opcionalmente en función de la versión de la que se trate.

**Head-up-Display.** El nuevo Passat es el primer Volkswagen que equipa la pantalla de visualización frontal «Head-up-Display» que proyecta información importante como los pictogramas de la velocidad o de navegación directamente en el campo visual primario del conductor. Gracias a la proyección de la pantalla «Head-up-Display» los ojos del conductor permanecen en la carretera mientras registra datos como el de la velocidad. A través de la proyección de señales de advertencia en el campo visual directo del conductor puede acortarse notablemente el tiempo de reacción. La pantalla «Head-up-Display» del Passat es una solución «Combiner»: los datos se proyectan sobre una pantalla de cristal extensible ubicada delante

del parabrisas. En este sentido, hemos logrado alcanzar la calidad de representación de sistemas de proyección de información sobre parabrisas mucho más costosos. Si no se utiliza, la pantalla de cristal se retrae nuevamente en el salpicadero y la apertura se cierra al ras para protegerla. A los ojos del conductor los datos proyectados parecen encontrarse a dos metros delante del Passat. La ventaja es que, al reducir la frecuencia con la que el conductor enfoca su mirada de los instrumentos a la carretera y viceversa, sus ojos se cansan menos. La pantalla de visualización frontal «Head-up-Display» se activa mediante un elemento de control individual situado junto al interruptor giratorio de la luz. El conductor puede seleccionar la información que desea consultar a través del menú del sistema de infoentretenimiento: la velocidad actual, la velocidad permitida, indicaciones de navegación, información de los asistentes de conducción y advertencias.

**Sistemas de infoentretenimiento...** El nuevo Passat llega al mercado con la generación II de los sistemas de infoentretenimiento de Volkswagen. Las nuevas funciones de este sistema ofrecen un máximo grado de conectividad para acoplar aparatos externos a través de interfaces que sirven, por ejemplo, para integrar Smartphones y las *apps* correspondientes a través de MirrorLink™. Además, los sistemas disponen ahora de procesadores mucho más rápidos (arranque optimizado, cálculo de la ruta mucho más rápido, representación en la pantalla táctil mucho más fluida, procesamiento del lenguaje perfeccionado) y nuevas pantallas con resoluciones más altas (para los sistemas de 6,5 pulgadas). La gama se compone de los sistemas de 5 pulgadas «Composition Touch» y «Composition Colour», los sistemas de 6,5 pulgadas «Composition Media» y «Discover Media» (más navegación) con una resolución cuatro veces mayor (6,5 pulgadas en comparación con la pantalla de 5,8 pulgadas de la generación I) y la última versión del sistema de radio-navegación de 8,0 pulgadas «Discover Pro».

**...más potentes y con más interfaces.** La nueva generación de sistemas de infoentretenimiento se caracteriza por ofrecer un

rendimiento mayor del sistema. Por ejemplo, en comparación con la primera generación de sistemas de infoentretenimiento con una potencia de 950 MIPS (un millón de instrucciones por segundo), el sistema de radio-navegación con pantalla de 6,5 pulgadas «Discover Media» dispone de un CPU (procesador principal) que ofrece una potencia dos veces mayor (2.500 MIPS). A partir de la versión «Composition Touch» existe la posibilidad de cargar música alternativamente a través de la entrada multimedia AUX-IN y la tarjeta SD, así como opcionalmente a través del pendrive o de Bluetooth. Además está disponible una interfaz para iPod/iPhone. A partir de la versión «Composition Colour» se integra adicionalmente una unidad de disco para CD. A partir de la versión «Composition Media» se ofrecen de serie un puerto USB y una conexión auxiliar Bluetooth de serie. Adicionalmente, el sistema «Discover Media» (sistema de navegación básico) puede equiparse también con WLAN. El sistema de navegación superior «Discover Pro» ofrece, además, una interfaz Premium para el teléfono móvil (perfil rSAP), una unidad de disco DVD y, opcionalmente, una tarjeta sintonizadora de televisión.

**Conexión de los Smartphones vía MirrorLink™.** El sistema MirrorLink™ se ofrece, por primera vez en el Passat, opcionalmente para el sistema «Composition Media» y de serie para el sistema «Discover Pro». MirrorLink™ permite integrar numerosas *apps* y funciones de los Smartphones Android en el sistema de infoentretenimiento. En este sentido, Volkswagen pondrá a disposición las *apps* correspondientes propias y *apps* de otros proveedores (Third Party). Las *apps* de Volkswagen son: «Mobile Office», «audioMOTION», «ThinkBlue». «Trainer», «Shared Audio», «Drive&Track» y «My Guide». Algunas de las *apps* Third Party son «Audioteka» (AudioBooks), «Glympse» (Social Media), «Aupeo!» (Internet radio), «Life360» (Family Locator) y «Kaliki» (News).

**Conversaciones telefónicas perfeccionadas.** A partir de la versión «Composition Media» podrán utilizarse dos teléfonos a la vez, por



ejemplo, uno para el trabajo y uno privado. El detalle que se ha perfeccionado es la calidad de voz (Wide Band Speech HFP 1.6). Otra de las novedades es el servicio de mensajes «SMS Messaging». Vía TTS (\* = Text-to-Speech) pueden leerse los SMS recibidos. Los Templates predeterminados como «Devolver la llamada», posibilitan devolver una llamada manteniendo, al mismo tiempo, la seguridad vial durante la conducción. A partir de la versión «Composition Colour» se ofrece un compartimento opcional para acoplar el Smartphone de forma inductiva a la antena exterior del Passat a través de la preinstalación para el teléfono móvil «Comfort».

**Innovadores sistemas de navegación.** Otra de las novedades del Passat es la función «Rubberband» del nuevo sistema «Discover Pro». A través de esta función existe la posibilidad de desplazar y modificar una ruta manualmente de igual modo que en las tablets, tocando con los dedos un punto del trayecto. Asimismo, los sistemas «Discover Media» y «Discover Pro» ofrecen de serie la posibilidad de introducir el destino del trayecto mediante el reconocimiento de voz («One-Shot-Destination-Entry»).

**Online vía Car-Net.** El nuevo Passat puede disponer de los servicios de Car-Net en combinación con los sistemas de radio-navegación «Discover Media» y «Discover Pro». Esta nueva marca paraguas ofrece servicios móviles online posibilitando, por ejemplo, la integración de «Información sobre el tráfico online» en la guía de ruta dinámica y de los puntos de interés (POI) públicos o personales online en la navegación. Además, también es posible integrar imágenes panorámicas de 360° a pie de calle en la pantalla a través del «Google Street View» y activar una representación fotorrealista de mapas (Google Maps) en base al servicio de mapas de «Google-Earth™». Otra de las novedades de los sistemas «Discover Media» y «Discover Pro» son las funciones «Información sobre aparcamientos» (número de plazas libres en los parking y su ubicación), «Precios de las gasolineras» (precios del combustible actuales y ubicación de la gasolinera), «Parte meteorológico», «Noticias actuales» e «Informe del estado del vehículo» (p.ej.

información sobre el mantenimiento). Otra novedad: «Introducción de los POI y del destino»; a partir de la versión «Discover Media» pueden llamarse destinos y POIs a través del PC, de la tablet o del Smartphone y ser transferidos seguidamente al sistema de navegación.

**Sistema Rear Seat Entertainment en detalle.** La integración de los aparatos más diversos en el nuevo Passat incluye también tablets. Volkswagen ofrece una nueva *app* para tablets que facilita el acceso a las funciones de los sistemas «Discover Media» y «Discover Pro» mediante WLAN, también desde las plazas traseras. A través de la *app* «Volkswagen Media Control» pueden representarse en la tablet secciones de la superficie de control del sistema de infoentretenimiento posibilitando así la cómoda selección de funciones individuales. Algunas de las funciones seleccionables son la radio, todas las fuentes de la Mediateca (USB, CD, DVD, disco duro, búsqueda de canciones online) y la navegación. El menú de la Mediateca indica, entre otros detalles, el intérprete, el título del álbum y la carátula del CD. En el sistema de radio puede modificarse la selección de las cadenas de radio procedente de los Iconos Estación / Escuchar, la búsqueda de emisoras de radio, el modo de representación de la información RDS y las frecuencias. A través del menú de navegación pueden seleccionarse las funciones estándar, la búsqueda de direcciones en internet y el consiguiente envío de los resultados como introducción del destino de la ruta. El control del volumen puede adaptarse individualmente a cada contexto. Además, también existe la posibilidad de ajustar el balance y el control de volumen deslizante. A través de la *app* existe la posibilidad de controlar la selección de las fuentes de audio disponibles, la representación de carpetas y las listas de reproducción, así como las funciones de control básicas como «Start», «Stop», «Pausa», «Avance» y «Retroceso». Con el fin de optimizar el confort de manejo para ver películas cómodamente, Volkswagen ofrece un porta tablets para el Passat que facilita el abastecimiento eléctrico del aparato.

## **Equipamientos de serie y opcionales**

### **Democratización del equipamiento de alta tecnología**

#### **Edition con Keyless-Go, infoentretenimiento y volante multifunción**

Advance con Front Assist y asistente de frenada de emergencia en ciudad

Versión superior Sport con faros LED y asientos de cuero Alcantara

#### **Cinco datos importantes sobre el equipamiento de serie y opcional:**

1. El Passat se ofrece con tres líneas de equipamiento «Edition», (versión básica), «Advance» (versión media) y «Sport» (versión exclusiva).
2. Volkswagen lanza el nuevo Passat al mercado con paquetes R-Line opcionales especialmente deportivos.
3. La versión «Edition» ofrece de serie detalles como faros traseros LED, Keyless-Go, volante multifunción, sistema detector de fatiga y el sistema de radio «Composition Color» con pantalla táctil de 5 pulgadas.
4. La versión «Advance» ofrece adicionalmente llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, asientos confort, retrovisores interiores y exteriores automáticos antideslumbrantes, sensor de lluvia y «Front Assist» con asistente de frenada de emergencia en ciudad.
5. La versión «Sport» incluye, además, faros LED, luces de retroceso LED con un innovador concepto lumínico, llantas de aleación ligera de 17 pulgadas y asientos de cuero Alcantara.

**Madrid, enero de 2015.** De igual modo que para el modelo anterior, Volkswagen ha lanzado el nuevo Passat al mercado con tres líneas de equipamiento diferentes: Edition, Advance y Sport. Las versiones berlina y Variant pueden personalizarse adicionalmente mediante equipamientos R-Line y el programa de equipamientos opcionales.

### **Equipamiento de serie (datos europeos)**

**Passat Edition.** El Passat Edition ofrece un equipamiento muy amplio. Todos los modelos disponen del sistema «Start/Stop» y del modo de recuperación de la energía de frenado. Equipamiento exterior de serie (resumen): llantas de 16 pulgadas con neumáticos de 215 y faros traseros LED. El equipamiento interior incluye detalles como una guantera refrigerable, reposabrazos central delantero con compartimento portaobjetos y el ajuste en altura de los asientos delanteros. El Passat Edition ofrece funciones como cierre centralizado con mando a distancia y Keyless-Go (botón de arranque y apagado del motor), sistema detector de fatiga, sistema de freno anticolisiones múltiples, indicador de control de la presión de las ruedas, sistema de radio «Composition Colour» con pantalla táctil de 5 pulgadas, pantalla multifuncional «Plus», volante multifunción, luz de conducción diurna, freno de estacionamiento electrónico con función «Auto-Hold», marcha libre (con DSG) y climatizador.

**Passat Advance.** El Passat Advance incluye detalles adicionales a la versión básica como perfiles cromados de las ventanas laterales, exclusivos paneles decorativos, asientos de confort delante (asiento ergoComfort con 12 niveles de ajuste y apoyos lumbares eléctricos para el conductor; ajuste manual de los apoyos lumbares para el asiento del acompañante), volante multifunción de cuero, retrovisores interiores y exteriores antideslumbrantes automáticos (lado del conductor), sensor de lluvia, «ParkPilot», faros antiniebla y «Front Assist» con la función de frenada de emergencia en ciudad. También de serie: llantas de aleación ligera de 16 pulgadas. Las versiones de 162 kW y 176 kW disponen adicionalmente de faros LED, perfiles cromados en el parachoques delantero y deflectores trapezoidales cromados de los tubos de escape en el parachoques trasero. El Passat TDI de 176 kW equipa de serie el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica (DCC).

**Passat Sport.** Los detalles exteriores del Passat Sport adicionales a la versión Advance son el perfil cromado situado por encima de la parrilla y los faros LED de serie. También de serie: un perfil

cromado circundante en el área inferior de la carrocería, faros traseros LED con un concepto lumínico individual y llantas de aleación ligera de 17 pulgadas. El interior equipa de serie elementos decorativos para el cuadro de instrumentos especialmente elegantes («Aluminio Cepillado» o madera fina «Brillant Pine»; consola central en «Piano Black»), listón de acceso de las puertas de acero fino, asientos en Alcantara / cuero y calefacción de asiento delante. El equipamiento se completa con funciones como el climatizador (Climatronic con unidad de control adicional para los asientos traseros), la pantalla multifunción a color «Premium» y eyectores limpiaparabrisas delanteros calefactables.

### **Equipamiento opcional / Sistemas de asistencia y confort**

**Equipamiento opcional.** Volkswagen ha desarrollado un programa de equipamientos especiales destinado a personalizar el Passat selectivamente satisfaciendo los más diversos gustos y exigencias. Por un lado, se trata de sistemas tecnológicos como el nuevo «Trailer Assist» que maniobra el remolque automáticamente y, por otro lado, son detalles clásicos como los equipamientos de cuero o las llantas de aleación ligera. Los detalles especialmente solicitados pueden pedirse alternativamente como paquetes. Para el Passat Edition, por ejemplo, se ofrece el paquete «Business» que incluye una toma de corriente de 230 V en la parte trasera del Passat, la interfaz para el teléfono móvil «Comfort», climatizador automático, apoyos lumbares delante, función de masaje para el asiento del conductor y el sistema de infoentretenimiento «Composition Media». El paquete ampliado «Business Premium» incluye detalles adicionales como la regulación automática de la distancia ACC, la función de navegación «Discover Media» para el sistema «Composition Media», eyectores limpiaparabrisas calefactables (delante) y asientos delanteros calefactables para las tres versiones de equipamiento.

**Personalización máxima.** El programa de equipamientos especiales incluye también diferentes aplicaciones decorativas de aluminio y madera maciza, un techo panorámico elevable / deflector, un

climatizador de 3 zonas (de serie para la versión Sport), los equipamientos de cuero «Vienna» y «Nappa», llantas de aleación ligera de 16, 17, 18 y 19 pulgadas y los nuevos faros LED (de serie a partir de la versión «Sport»).

**Paquetes R-Line del Passat.** Volkswagen R ha desarrollado tres exclusivos paquetes R-Line «Interior» «Exterior» y «Sport» para el Passat.

- **El paquete R-Line Interior incluye los siguientes detalles:** asientos tapizados con «cuero Viena / tela» o asientos deportivos tapizados con cuero «Nappa», volante de cuero multifunción R-Line con levas de conmutación (con DSG), pedal de acero fino, elementos decorativos R-Line, techo interior negro y listones de acceso de las puertas R-Line.
- **El paquete R-Line Exterior incluye los siguientes detalles:** parachoques deportivos R-Line, concisa rejilla de la parrilla con el emblema R-Line, deflectores trapezoidales cromados del tubo de escape, estribas ensanchadas, alerón de techo (Variant) y difusor en negro brillante. Además, el Passat puede personalizarse con diferentes llantas de aleación ligera de 17, 18 y 19 pulgadas.
- **El paquete R-Line Sport incluye los siguientes detalles:** dirección asistida progresiva, ventanas traseras oscurecidas (absorción de la luz de hasta un 65%), Diferencial Electrónico de Deslizamiento Limitado XDS y un chasis deportivo rebajado en 15 mm. El paquete deportivo R-Line se ofrece también en combinación con el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica DCC.

## Sistemas de asistencia y confort

**Area View.** El sistema de visualización «Area View», que Volkswagen estrenó por primera vez en el Touareg en 2010, se basa en la utilización de cámaras. Este sistema genera una visión de 360 grados del entorno del vehículo y la situación del tráfico a través del sistema de infoentretenimiento. El sistema se ha perfeccionado notablemente para el Passat. Volkswagen equipa la nueva generación del «Area View», por primera vez, en el Passat. El sistema se caracteriza por ofrecer una gama de funciones más amplia, una mayor resolución de la cámara, una función de reconocimiento de obstáculos y una nueva perspectiva a vista de pájaro 3D. Funcionamiento del Area View:

- **Cuatro cámaras.** El sistema Area View se basa en cuatro cámaras ubicadas en el portón trasero (1), en los retrovisores exteriores (2) y en la parrilla (1). Con un ángulo de visión superior a 180 grados por cámara, el sistema «Area View» registra el entorno y lo proyecta sobre la pantalla del sistema de infoentretenimiento.
- **Pantalla completa o dividida.** El conductor puede representar las diferentes perspectivas que le ofrecen las cámaras (frontal, trasera, lateral y a vista de pájaro) en la pantalla completa o dividida. En combinación con el sistema de radio-navegación «Discover Pro», la unidad de control crea una vista general del Passat y de su entorno basándose en las imágenes que le transmiten las cuatro cámaras. Visión 3D a vista de pájaro: a diferencia de la perspectiva a vista de pájaro convencional, el entorno se proyecta sobre una semiesfera. El sistema posibilita un total de 17 posiciones virtuales diferentes de la cámara ordenadas de tal modo que puedan representarse todas las perspectivas posibles alrededor del automóvil.
- **Reconocimiento de obstáculos.** Una de las novedades del sistema «Area View» es el reconocimiento de obstáculos mediante algoritmos del procesamiento de imagen. Complementariamente a los sensores de aparcamiento

ultrasónicos convencionales, el sistema reconoce obstáculos que se encuentran fuera del radio de alcance de los sensores a través de las cámaras. La estrategia de aviso se produce análogamente a los sensores de aparcamiento ultrasónicos. El «Area View» no solo indica exactamente los espacios disponibles durante la maniobra de aparcamiento en el hueco seleccionado, sino que también marca los obstáculos detectados y representa trayectos de marcha basándose en el ángulo de giro. En caso de viajes lentos por caminos sin asfaltar o por el campo, la asistencia se hace posible mediante la representación «Offroad» de la cámara frontal de modo que se pueden detectar fácilmente obstáculos como piedras grandes, troncos de árboles o baches en el trayecto.

**Park Assist.** El asistente de aparcamiento posibilita estacionar el vehículo de forma semiautomática en todas las plazas de aparcamiento libres longitudinales y perpendiculares a la calzada. Además, también ofrece asistencia al salir de las plazas de aparcamiento paralelas. En el caso de las plazas perpendiculares a la calzada, el conductor no solo recibe asistencia para aparcar marcha atrás, sino también hacia adelante de forma semiautomática.

- **Park Assist 1.** La primera generación del «Park Assist» debutó en 2007. El sistema asistía al conductor en el aparcamiento maniobrando automáticamente el automóvil marcha atrás en los huecos de aparcamiento paralelos a la calzada –todo un avance tecnológico.
- **Park Assist 2.** La segunda generación del «Park Assist», estrenada en 2010, posibilitaba, por primera vez, aparcar automáticamente el automóvil marcha atrás también en huecos de aparcamiento perpendiculares a la calzada. Además, ahora podía también aparcarse el automóvil en plazas paralelas a la calzada más pequeñas siendo solo necesario un espacio libre de 80 cm adicionales a la longitud del automóvil. Asimismo, también era posible salir del aparcamiento de plazas paralelas de forma automática.



- **Park Assist 3.** La novedad de la tercera generación del «Park Assist» es la posibilidad de aparcar de forma semiautomática en huecos de aparcamiento perpendiculares a la calzada hacia adelante. Gracias a su elevada funcionalidad, el Park Assist 3 asiste al conductor de forma óptima especialmente en difíciles situaciones de tráfico, ya que agiliza las maniobras de aparcamiento facilitando el estacionamiento del vehículo a principiantes.
- **Modo de funcionamiento** Tras activar el asistente de aparcamiento mediante la tecla Park Assist, el conductor solo tiene que confirmar el acelerador, el freno y el cambio de marchas (incluido el embrague en caso de cambios manuales) mientras que el «Park Assist» maniobra automáticamente el Passat en el hueco de estacionamiento. El sistema reconoce de forma autónoma el tipo de hueco de aparcamiento del que se trata iniciando la maniobra correspondiente e informando, al mismo tiempo, al conductor a través de la pantalla multifunción mediante indicaciones. El conductor puede seleccionar manualmente el hueco de aparcamiento en el que desea estacionar su automóvil de entre los huecos libres registrados automáticamente por el sistema activado mediante el botón de activación del Park Assist. Las funciones básicas del «Park Assist» mejoran a través de un nuevo mapa del entorno. Gracias a los sensores que registran el sentido de giro, situados en las cuatro ruedas, es posible determinar la posición exacta del Passat de tal modo que la maniobra de aparcamiento se realiza con una precisión jamás antes alcanzada.

**Trailer Assist.** La conducción marcha atrás con remolque supone todo un reto, incluso para los conductores más experimentados. Por esta razón, Volkswagen es el primer fabricante de automóviles que introduce en el mercado un asistente de conducción con el nuevo Passat que facilita como nunca las maniobras de los vehículos con remolque: el «Trailer Assist». Este sistema realiza automáticamente

las maniobras de guiado transversal del remolque. Funcionamiento del «Trailer Assist»:

- **Marcha atrás.** Para realizar una maniobra marcha atrás e introducir un remolque en una entrada desde la calle, el conductor solo tiene que buscar la posición adecuada y engranar la marcha atrás. El sistema se activa pulsando un botón.
- **Basado en cámaras.** Seguidamente, en el cuadro de instrumentos se indica el ángulo de marcha actual y el ángulo posible. Esto se realiza en base a los algoritmos del procesamiento de imágenes procedentes de la cámara de visión trasera que observa el ángulo de giro del remolque y lo evalúa. A través del registro visual de ángulo de pandeo, se produce un cálculo del ángulo de dirección independientemente de si se trata de remolques convencionales o especiales.
- **Ajuste del retrovisor como componente del sistema.** Con ayuda del interruptor de ajuste del retrovisor exterior que hace la función de Joystick, el conductor puede ajustar el sentido de marcha del remolque sin escalonamientos. El Passat adopta las instrucciones de giro preajustadas por el conductor a través del interruptor del ajuste del retrovisor que ahora solo tiene que accionar el acelerador y el freno. La orientación del Passat se produce a través del control automático de la servodirección electromecánica. El interruptor de ajuste del retrovisor posibilita corregir los datos en todo momento.
- **El conductor sigue al mando.** El «Trailer Assist» puede desconectarse pulsando nuevamente el botón de activación o realizando una maniobra de dirección. En este caso, el conjunto de remolque frena hasta detenerse completamente. El «Trailer Assist» también frena automáticamente cuando se sobrepasa una velocidad predeterminada.

**Side Assist.** Volkswagen amplía la funcionalidad del asistente de conducción «Side Assist» con el nuevo asistente para la salida de los huecos de aparcamiento. El sistema puede contribuir a prevenir accidentes graves, especialmente en dos situaciones. Primera: en la

autopista, ya que reconoce tanto los automóviles que vienen adelantando a gran velocidad, como los que circulan lentos en el ángulo muerto avisando al conductor y contribuyendo a que la maniobra de adelantamiento sea segura. Segunda: durante el aparcamiento marcha atrás, ya que los sensores reconocen incluso automóviles que se aproximan por los laterales y que, hasta la fecha, no eran detectables. Funcionamiento del Side Assist:

- **Sensores de radar.** El sistema «Side Assist» con asistente de salida del aparcamiento se activa automáticamente a partir de una velocidad de 10 km/h y «vigila» un área de aproximadamente 70 metros detrás del Passat a través de dos sensores de radar de nueva generación integrados en el parachoques trasero. El sistema avisa al conductor de la presencia de vehículos en los laterales del Passat o de su aproximación por detrás encendiendo un LED situado en la carcasa del retrovisor. Si el conductor acciona el intermitente en la dirección en la que se ha detectado la presencia de un vehículo, el indicador del «Side Assist» parpadea como señal de aviso dirigiendo así la atención del conductor hacia el espejo.
- **Contraviraje.** Si, adicionalmente al «Side Assist» se encuentra a bordo el «Lane Assist» basado en cámaras se activa también la alarma si se gira el volante en el sentido del que proviene el peligro (incluso si no se acciona el intermitente) y, en caso de iniciarse un cambio de carril peligroso, el sistema realiza un giro automático en sentido contrario. En este caso, el conductor sigue manteniendo el control sobre el asistente de conducción que puede contrarrestar realizando una maniobra de dirección activa.
- **Asistente de salida del aparcamiento.** El asistente de salida del aparcamiento revoluciona la salida de los huecos de aparcamiento marcha atrás dispuestos en ángulo recto a la calzada. El sistema reconoce los automóviles que se aproximan por los laterales. El módulo de sensor basado en radar registra objetos a una distancia de hasta 50 metros. El asistente de salida del aparcamiento se activa al introducir la marcha atrás o a

través del «Park Distance Control» (PDC) opcional al arrancar. En caso de peligro de colisión, el asistente de salida del aparcamiento emite una señal óptica, en primer lugar, y luego una señal acústica. Si el conductor no resuelve la situación y existe el peligro de una colisión inminente, el asistente activa una frenada automática con el fin de reducir la gravedad del accidente.

**Sistema de asistencia en atascos.** Volkswagen ha desarrollado el sistema de asistencia en atascos basándose en los sistemas «Lane Assist» y «ACC» (regulación automática de la distancia). El sistema hace notablemente más confortable la conducción en atascos o en ciudad (stop and go). El sistema «Lane Assist» ofrece como base la función de seguimiento de carril adaptativa también a velocidades inferiores a los 60 km/h. Cuando la función de seguimiento de carril adaptativa se activa, el sistema «Lane Assist» mantiene el Passat continuamente en el centro del carril de dirección o «aprende» la posición preferida del conductor dentro del mismo. El sistema de regulación automática de la distancia ACC es otro de los asistentes de conducción que se incluye en el sistema de asistencia en atascos. Ya que la aceleración y el frenado se producen automáticamente en la conducción «stop and go» cuando se ha activado el ACC. Los sistemas ACC y «Lane Assist» se funden en el sistema de asistencia de atascos: el sistema posibilita un guiado longitudinal y transversal asistido. El automóvil realiza maniobras de dirección, aceleración y frenado automáticamente, pero solo bajo la condición de que el conductor mantenga las manos sobre el volante y pueda también intervenir en cualquier momento en caso necesario. Si no fuera este el caso, el sistema de asistencia en atascos se desconectaría automáticamente tras solicitar varias veces la intervención del conductor.

**Emergency Assist.** Otro de los sistemas en los que el «Lane Assist» y el «ACC» se funden para formar un nuevo asistente de conducción es el «Emergency Assist». Cuando los sensores detectan que el conductor no realiza sus funciones (dirección, aceleración o freno)

se inicia un proceso para «despertarlo» a través de diferentes niveles de escalación que resultan en una frenada de emergencia, si el conductor no reacciona, y en un encendido automático de las luces de emergencia. Además, el Passat realiza ligeras maniobras de dirección para llamar la atención de los otros conductores sobre la situación de peligro. El «ACC» evita que se produzcan colisiones por alcance. El «Emergency Assist» de Volkswagen es una novedad mundial. A propósito, todos los Passat equipados con una interfaz para el teléfono móvil pueden activar la «Llamada de Urgencias Europea 112» a través de la función «Llamada de Urgencias SOS» del sistema de infoentretenimiento para alertar al servicio de socorro en caso necesario. La condición previa para utilizar este servicio es la conexión de un teléfono móvil al sistema de infoentretenimiento del automóvil vía Bluetooth o la disponibilidad de una tarjeta SIM activa en la interfaz del teléfono móvil «Premium».

**«Front Assist» con asistente de frenada de emergencia en ciudad con reconocimiento de peatones.** El «Front Assist» es un sistema de aviso y frenada automática del vehículo ante una colisión inminente. Uno de los componentes del «Front Assist» es el nuevo asistente de frenada de emergencia automática en ciudad con reconocimiento de peatones. Mientras que el «Front Assist» avisa al conductor de una distancia demasiado corta con el vehículo que circula delante y de un peligro de colisión a altas velocidades frenando el automóvil automáticamente en caso necesario, el sistema de frenado de emergencia automática en ciudad asume esta tarea en el tráfico urbano. Hasta ahora, el asistente de frenada de emergencia automática en ciudad solo reconocía automóviles. En el nuevo Passat, el sistema perfeccionado también reacciona, por primera vez, ante peatones. Funcionamiento del sistema:

- **Seguridad en la autopista.** El sistema «Front Assist» opera mediante un sensor de radar, integrado en el frontal, que mide constantemente la distancia hacia el vehículo que circula delante. El sistema «Front Assist» asiste al conductor en situaciones críticas manteniendo preparado el sistema de frenos y emitiendo

señales ópticas y acústicas con el fin de llamar su atención. En una segunda fase, indica al conductor la necesidad de actuar provocando un breve tirón. Si el conductor no frena lo suficiente, el sistema crea automáticamente tanta presión en los frenos como sea necesaria para evitar una colisión. En caso de que el conductor siguiera sin reaccionar, el «Front Assist» frenaría automáticamente. Un componente del «Front Assist» es el nuevo asistente de frenada de emergencia automática en ciudad.

- **Seguridad en ciudad.** El asistente de frenada de emergencia en ciudad con reconocimiento de peatones es una ampliación del sistema «Front Assist» y su cometido es observar el espacio frontal del Volkswagen (a velocidades de hasta 65 km/h). El sistema frena el automóvil automáticamente de inmediato en caso de urgencia. La combinación de ambos sistemas, asistente de frenada de emergencia en ciudad con reconocimiento de peatones y «Front Assist», se ha perfeccionado siendo ahora capaz de conectar, por primera vez, el radar con la cámara frontal del Passat, con el fin de reconocer, no solo a los vehículos, sino también a los peatones que se encuentran en la calle o al margen de la misma. Si el asistente de frenada de emergencia en ciudad con reconocimiento de peatones reconoce el riesgo de que el Passat colisione con un peatón, avisa al conductor mediante señales ópticas y acústicas. Si el conductor ignora las señales de aviso, el sistema inicia automáticamente una frenada de emergencia. A partir de 2016, el asistente de frenada de emergencia en ciudad con reconocimiento de peatones desarrollado por Volkswagen, será uno de los sistemas que el Euro NCAP probará y considerará a la hora de entregar sus estrellas de valoración.

**Dirección asistida progresiva.** Gracias a este sistema de dirección, el conductor necesita girar menos el volante para alcanzar los radios deseados. Es decir, reduce al mínimo el esfuerzo necesario para mover el volante. La dirección asistida progresiva se ofrece en el

nuevo Passat como paquete en combinación con un chasis deportivo o el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica (DCC). Con la dirección asistida progresiva, solo es necesario girar el volante 2,1 veces (380°) para alcanzar el tope, mientras que las direcciones convencionales requieren un giro del volante de 2,75 veces (500°). La dirección asistida progresiva facilita una conducción más precisa y relajada a velocidades medias y altas. Gracias a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobre todo en carreteras secundarias con numerosas curvas y durante las maniobras de giro. A velocidades moderadas, por ejemplo en ciudad o durante las maniobras de aparcamiento, el Passat es mucho más manejable gracias a la menor necesidad de girar el volante.

**Easy Close.** El sistema Easy Open –contrario al Easy Close– se introdujo con el Passat Variant de la séptima generación en 2010. Si el automóvil equipa el sistema «Keyless Access» (sistema de cierre y arranque automático sin llave), solo bastará con mover el pie una vez de forma controlada detrás del automóvil para abrir el maletero automáticamente. En este caso, la conexión hombre-máquina es un sensor de proximidad integrado en el parachoques que registra el movimiento virtual del pie. En el Passat Variant de la octava generación se amplía esta apertura automática del maletero en la función de cierre Easy Close. Funcionamiento del sistema:

- **Ampliación funcional.** El «Easy Close» es una ampliación funcional del «Easy Open». La tapa del maletero del Variant se cierra cuando la persona que porta la llave del Passat se aleja. Además, el sistema también bloquea las puertas del automóvil automáticamente. La maniobra de cierre automática se activa a través de un interruptor doble situado en la tapa del maletero. El conductor del Passat puede seleccionar entre el convencional cierre directo de la tapa del maletero o el nuevo cierre con retardo mediante la pulsación de un botón.
- **La llave sirve de interfaz.** Cuando la tapa del maletero se cierra con retardo, la antena situada en la zaga busca la llave del

Passat. La persona que porta la llave del Passat recibe una confirmación del estado para activar la función a través de un LED integrado en el botón Easy Close. El automóvil abre las puertas cuando la antena encuentra la llave. Mientras tanto, la tapa del maletero permanece abierta de tal modo que pueden cargarse cómodamente objetos con ambas manos como, por ejemplo, cajas de bebidas. La antena reconoce si la persona que porta la llave del Passat se aleja del área cercana a la tapa del maletero y actúa en consecuencia cerrando y asegurando automáticamente las puertas. Si la llave vuelve al área cercana a la tapa del maletero durante el proceso de bloqueo de las puertas, se interrumpe el proceso de cierre y se vuelve a abrir el maletero. Si la persona que porta la llave permanece en el área del maletero más de 20 segundos después de haber activado el Easy Close, se interrumpe la función. En este caso, el maletero no se cierra y se indica la interrupción a través del LED integrado en el botón.



### Nuevos TSI / híbridos enchufables a partir de 2015

### Los motores son un 20% más eficientes y cumplen la norma EU 6

Motores de gasolina: nuevos TSI con potencias de 125 CV a 280 CV

Motores diésel: nuevos TDI con potencias de 120 CV a 240 CV

#### Cinco datos importantes sobre los motores:

1. Motores de gasolina de lanzamiento: 1.4 TSI de 92 kW / 125 CV y 1.4 TSI con desconexión activa de cilindros y 110 kW / 150 CV.
2. Motores de gasolina a partir de 2015: 1.8 TSI de 132 kW / 180 CV y 2.0 TSI de 162 kW / 220 CV y 206 kW / 280 CV.
3. Motores diésel de lanzamiento: 1.6 TDI de 88 kW / 120 CV y 2.0 TDI de 110 kW / 150 CV, 140 kW / 190 CV y 176 kW / 240 CV.
4. El nuevo 2.0 TDI de 240 CV es el TDI de cuatro cilindros más potente construido por Volkswagen hasta la fecha y equipa de serie el cambio automático DSG y el sistema de tracción total 4MOTION.
5. El Passat GTE, equipado con un potente sistema de propulsión híbrida enchufable de 160 kW / 218 CV, llegará al mercado en 2015.

**Madrid, enero de 2015.** El nuevo Passat llega al mercado con diez motores turbo de inyección directa con un régimen de potencias de 88 kW / 120 CV a 206 kW / 280 CV: se trata de cinco motores Otto, un híbrido con motor de gasolina y cuatro motores diésel. Todos los motores a bordo del Volkswagen son nuevos y cumplen la estricta norma de emisiones europea EU 6. Los motores de gasolina (TSI) de lanzamiento forman parte de la familia de motores EA211 y EA888 y desarrollan una potencia de hasta 206 kW / 280 CV en el Passat. Los nuevos diésel (TDI) de la serie EA288 establecen referentes de eficiencia y ofrecen potencias de hasta 176 kW / 240 CV. Todos los

motores son compactos, ligeros y sorprendentemente eficientes: el consumo de los sistemas de propulsión y las tasas de emisiones de CO<sub>2</sub> correspondientes del Passat se han reducido en hasta un 20%. Siempre de serie: el sistema «Start/Stop» y el sistema de recuperación de la energía de frenado. Cada variante de motor puede ser equipada opcionalmente con el cambio automático de doble embrague (DSG) que, para la versión «Sport», se ofrece de serie. Por primera vez, se equipa un sistema de propulsión híbrido enchufable en esta gama que se estrenará a bordo del nuevo Passat GTE. Este sistema ofrece un rendimiento total de 160 kW / 218 CV convirtiendo al Passat en el Volkswagen híbrido enchufable más potente hasta la fecha. Esta versión del Passat puede alcanzar una autonomía de hasta 50 km como vehículo puramente eléctrico de cero emisiones. El par máximo del sistema de propulsión híbrido enchufable es de 400 Nm. La potencia y el rendimiento se aprovechan de un modo extremadamente ecológico y eficiente: el consumo NCCE será inferior a 2,0 l/100 km y 13,0 kWh/100 km; estos valores se corresponden con una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> inferior a 45 g/km.

**Selección de perfiles de conducción.** La selección de perfiles de conducción es la novedad opcional a bordo del nuevo Passat. En total, hay disponibles cuatro programas de conducción y, en combinación con el DCC (control dinámico de chasis), cinco programas: «Eco», «Sport», «Normal», «Individual» y, en combinación con el DCC, «Comfort». El perfil de conducción «ECO» regula el consumo óptimo del motor, del climatizador y otros grupos auxiliares. El sistema DCC y la selección de perfiles de conducción se ofrecen de serie para el Passat TDI de 176 kW / 240 CV.

**Conducción «a vela».** Los automóviles equipados con la selección de perfiles de conducción y el cambio automático DSG disponen adicionalmente de una función de conducción «a vela» en el modo Eco que contribuye a reducir el consumo: cuando el conductor levanta el pie del acelerador, por ejemplo, cuando se aproxima a un

semáforo en rojo o en trayectos con pendientes, el DSG se desacopla y el motor marcha en vacío. De este modo, se aprovecha de forma óptima la energía cinética del Passat.

### **Descripción de los motores (\*motores disponibles actualmente)**

#### **TSI – Resumen de los motores de gasolina.**

**De 125 CV a 280 CV.** La oferta de motores de gasolina comienza con la versión de 92 kW / 125 CV (1.4 TSI). El siguiente nivel es un potente TSI de 1,4 litros sobrealimentado de inyección directa con desconexión de cilindros activa (ACT) que ofrece una potencia de 110 kW / 150 CV y unas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 4,9 l/100 km y 115 g/km respectivamente –1,3 l/100 km menos que el modelo anterior. El TSI de 150 CV se ofrecerá directamente con el lanzamiento del nuevo modelo, mientras que la versión de 125 CV llegará al mercado posteriormente. En 2015, Volkswagen proyecta ampliar la oferta en cuatro nuevos modelos: un 1.8 TSI de 132 kW / 180 CV, dos 2.0 TSI de 162 kW / 220 CV y 206 kW / 280 CV y el 1.4 TSI del Passat GTE.

**Dos 1.4 TSI de la serie EA211.** Los 1.4 TSI (1.395 cm<sup>3</sup>) de 125 CV y 150 CV, que se ofrecen con el lanzamiento al mercado del nuevo Passat respectivamente en 2014, forman parte de la familia de motores EA211, desarrollados especialmente para su aplicación en la Plataforma Modular Transversal. Gracias a un cárter del cigüeñal ultrarrígido fabricado con aluminio fundido a presión, los motores de gasolina son extremadamente ligeros. El 1.4 TSI de 92 kW / 125 CV solo pesa 104 kg.

**Innovaciones de los motores EA211.** El concepto técnico de los motores se caracteriza por numerosas soluciones innovadoras. Por ejemplo: mediante la integración completa del colector de escape en la culata, los motores se calientan más rápido en la fase de calentamiento. De este modo, está disponible suficiente calor para un confortable calentamiento del vehículo. Por el contrario, con plena carga, el gas de escape se enfría eficientemente a través del agua

refrigerante, lo que, a su vez, reduce el consumo de combustible. Gracias a la inteligente construcción del colector de escape, Volkswagen ha podido equipar el nuevo modelo con compresores Single-Scroll especialmente delgados. El resultado es la reducción del peso del conjunto de culata-turbocompresor. La serie de motores EA211 integra el intercooler en el tubo de admisión fabricado con plásticos por inyección. La ventaja es que la presión se establece de forma más rápida, lo que hace reaccionar más rápido a los motores de tamaño reducido que trabajan con cilindradas pequeñas. Otras de las características técnicas de los motores son un propulsor con una correa dentada libre de mantenimiento, la innovadora gestión térmica con dos circuitos de refrigeración y una bomba de aceite regulada. Para reducir aún más las tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> y, al mismo tiempo, optimizar la tracción a bajas revoluciones, se ha establecido la posibilidad de regular el árbol de levas de admisión de los motores de la serie EA211 a través de un ángulo de giro del 50° del cigüeñal –el TSI de 150 CV dispone de un regulador del árbol de levas de escape adicional. El regulador se encarga de ampliar los tiempos de control, según se requiera, provocando así que la respuesta del motor sea aún más rápida desde el margen de revoluciones bajo; al mismo tiempo, mejora también la tracción a altas revoluciones.

**1.4 TSI de 92 kW / 125CV.** El motor básico del nuevo Passat demuestra que los motores TSI de Volkswagen ofrecen una gran eficiencia y un dinámico par en todos los regímenes de revoluciones. El Passat 1.4 TSI de 92 kW / 125 CV ofrece tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 5,3 l/100 km y 123 g/km respectivamente (berlina). Este TSI entrega su potencia máxima de 5.000 a 6.000 rpm y alcanza su par máximo de 200 Nm entre 1.500 y 4.000 rpm, lo que representa un amplio margen. El Passat berlina acelera de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos alcanzando una velocidad máxima de 208 km/h en esta etapa de potencia. Alternativamente al cambio manual de 6 velocidades, el motor podrá combinarse también opcionalmente con el cambio automático DSG de 7 velocidades a partir de 2015. (Más adelante, Volkswagen facilitará las tasas de consumo y de

emisiones, así como los valores referentes a las prestaciones que ofrecen las versiones con DSG y Variant).

**1.4 TSI de 110 kW / 150 CV.** El potente 1.4 TSI de 110 kW / 150 CV del Passat equipa la Gestión Activa de Cilindros (ACT) que desconecta el segundo y el tercer cilindro temporalmente posibilitando así un ahorro de combustible superior a 0,5 l/100 km en función del estilo de conducción. El nuevo Passat 1.4 TSI de 150 CV con ACT ofrece unas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 4,9 l/100 km y 115 g/km respectivamente. En caso del Passat Variant las tasas son de 5,1 l/100 km y 119 g/km. La desconexión de cilindros (ACT) se activa en el régimen de revoluciones entre 1.400 y 4.000 rpm y a una velocidad de hasta 130 km/h. Cuando el conductor acelera fuertemente, ambos cilindros (2 y 3) se activan de nuevo de forma imperceptible. Esta alta eficacia no excluye una suavidad de marcha análogamente elevada. Todos los procesos de conmutación mecánica se desarrollan dentro de medio giro del árbol de levas; dependiendo del número de revoluciones tardan solamente entre 13 y 36 milisegundos. Intervenciones adicionales en el encendido y en la válvula de mariposa suavizan las transiciones. El motor ACT alcanza su rendimiento máximo entre 5.000 y 6.000 rpm y su par máximo de 250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm. El Passat 1.4 TSI acelera de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos alcanzando una velocidad máxima de 220 km/h con cambio manual (Variant: 8,6 segundos y 218 km/h). De igual modo que para el 1.4 TSI de 125 CV, el TSI de 150 CV podrá equiparse también opcionalmente con el cambio automático DSG de 7 velocidades a partir de 2015.

### **TDI – Resumen de los motores Diésel.**

**De 120 CV a 240 CV.** El nuevo Passat llega al mercado con dos motores 2.0 TDI: una potente versión de 110 kW / 150 CV y un motor completamente nuevo de 176 kW / 240 CV –el turbodiésel de cuatro cilindros más potente ofrecido, hasta la fecha, por Volkswagen. Ambos motores son extremadamente eficientes. También se ofrece un motor 1.6 TDI de 88 kW / 120 CV y un 2.0 TDI de 140 kW / 190 CV.

**Innovaciones de los motores EA288.** Los TDI del nuevo Passat son motores de la serie EA288. Los componentes funcionales de estos cuatro cilindros se montan de forma modular. Algunos de ellos son piezas constructivas relevantes para las emisiones como el sistema de inyección, la sobrealimentación y el intercooler integrado en el tubo de admisión. El nuevo Passat equipa, además, un sistema de reciclaje de gases muy complejo. Todos los motores TDI se caracterizan por la ubicación cercana al motor de los componentes para el tratamiento de las emisiones gaseosas. Con el fin de cumplir los diferentes estándares de emisiones internacionales, el Passat equipa componentes para el tratamiento de los gases de escape: un catalizador de oxidación y un filtro de partículas diésel. La reducción del óxido de nitrógeno se produce a través de un catalizador-acumulador de NOx o, en el caso del TDI más potente de 176 kW / 240 CV, a través de un sistema SCR (Selective Catalytic Reduction / reducción catalítica selectiva bajo la aplicación del medio de reducción AdBlue).

### **Alta tecnología para aumentar la eficiencia y la deportividad.**

Todos los componentes de los motores TDI se han optimizado para alcanzar una fricción interna mínima y reducir así el consumo. Algunas de las medidas adoptadas son aros del émbolo menos tensos y la utilización de rodamientos de bajo rozamiento para los árboles de levas y el módulo de diferenciales (2.0 TDI). El balance energético del circuito de aceite se optimiza en función del rendimiento necesario a través de una bomba de aceite de dos etapas

de caudal regulable. La innovadora gestión térmica utiliza circuitos de refrigeración independientes durante la fase de calentamiento de la culata y del bloque del motor con una bomba de agua desconectable. De este modo, los motores TDI se calientan a la temperatura de servicio de forma claramente más rápida; además, en invierno se calienta antes el habitáculo del Passat. Al mismo tiempo, un tercer circuito de refrigeración, regulado de forma independiente, se encarga de regular de forma óptima la temperatura del aire de sobrealimentación mejorando así las tasas de emisiones. Los motores de autoignición no son solo especialmente potentes, limpios y ahorradores, sino también cabe destacar que son refinados y confortables. Los motores de 2,0 litros disponen de dos diferenciales que reducen las fuerzas de inercia libres típicas de los motores de pistones de movimiento alternativo.

**1.6 TDI de 88 kW / 120 CV.** El turbodiesel más pequeño del nuevo Passat convence con un excelente rendimiento máximo: el potente 1.6 TDI de 88 kW / 120 CV (de 3.500 a 4.000 rpm) con una cilindrada de 1.598 cm<sup>3</sup> entrega un par máximo de 250 Nm entre 1.500 y 3.250 rpm. Uno de los responsables de estas magníficas prestaciones es un turbocargador desarrollado especialmente para el Passat. Las prestaciones de conducción y las tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de este motor se facilitarán durante el otoño.

**2.0 TDI de 110 kW / 150CV.** Los tres 2.0 TDI del Passat disponen de dos diferenciales que contribuyen a que la marcha sea especialmente suave. En el primer nivel de potencia, de un total de tres niveles, el gran TDI de 1.968 cm<sup>3</sup> y cuatro válvulas desarrolla una potencia de 110 kW / 150 CV entre 3.500 y 4.000 rpm. El TDI entrega un par máximo de 340 Nm a partir de 1.750 rpm (hasta 3.000 rpm). El potente Passat 2.0 TDI de 150 CV acelera de 0 a 100 km/h en 8,7 segundos alcanzando una velocidad máxima de 220 km/h (Variant: 218 km/h). Las tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> son de solo 4,0 l/100 km y 106 g/km respectivamente. El Passat puede equiparse también opcionalmente con un cambio automático de doble embrague DSG de 6 velocidades. En este caso, las tasas de

consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> son de 4,4 l/100 km y 116g/km respectivamente (Variant: 4,5 l/100 km; 119 g/km).

**2.0 TDI de 140 kW / 190 CV.** El segundo 2.0 TDI del Passat desarrolla una potencia de 140 kW / 190 CV (de 3.500 a 4.000 rpm). El cuatro cilindros, equipado con un turbocargador de nuevo diseño y un cambio manual de 6 velocidades (opcionalmente DSG de 6 velocidades), entrega un par máximo de 400 Nm a partir de 1.750 rpm; valor que mantiene constante hasta 3.250 rpm. El motor, realizado por primera vez en este nivel de potencia, convencerá con deportivas prestaciones de conducción y bajas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> que se facilitarán durante del otoño.

**2.0 TDI de 176 kW / 240 CV.** El turbodiesel de cuatro cilindros e inyección directa más potente jamás construido por Volkswagen se ha rediseñado completamente: un 2.0 TDI de 176 kW / 240 CV (a 4.000 rpm). Con el fin de poder realizar el rendimiento específico de 120 CV por litro de cilindrada, se ha desarrollado para el motor un compacto módulo biturbo con un turbocompresor de alta y baja presión que posibilita presiones de carga de hasta 3,8 bar. El bloque del motor, el cigüeñal, la biela y los pistones se han adaptado a la presión de combustión máxima de 200 bar. Además, se utiliza por primera vez una nueva culata de alto rendimiento. Otra de las novedades es el sistema de inyección de nuevo diseño con piezo inyector. Este sistema de inyección posibilita presiones de inyección de hasta 2.500 bar. Para seguir perfeccionado el confort a bajas revoluciones, Volkswagen integra un nuevo péndulo centrífugo en el engranaje del 2.0 TDI que permite reducir nuevamente los puntos de conmutación y, con ello, el nivel de revoluciones contribuyendo así a mejorar notablemente las tasas de consumo del TDI.

- **Alta eficiencia.** Equipada con este motor, la berlina alcanza una velocidad máxima de 240 km/h; en caso de la versión Variant la velocidad máxima es de 238 km/h. Debido al alto par máximo de 500 Nm (de 1.750 a 2.500 rpm), el Passat de 240 CV equipa de serie el sistema de tracción total



4MOTION y el cambio automático DSG de 7 velocidades. Teniendo en cuenta el alto rendimiento del modelo sorprenden sus bajas tasas de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> de 5,3 l/100 (berlina) y 5,4 l/100 km (Variant) y de 139 y 140 g/km respectivamente. Otro de los componentes del sistema de gases de escape es el catalizador SCR.

- **Catalizador SCR.** Gracias a la ubicación cercana al motor del catalizador de oxidación, del filtro de partículas diésel y, en general, del sistema SCR (Selective Catalytic Reduction), los componentes de tratamiento posterior de los gases de escape reaccionan de forma rápida. El sistema SCR convierte el óxido de nitrógeno (NOx) en gases de escape utilizando un filtro de partículas diésel con revestimiento catalítico –el verdadero catalizador SCR– en nitrógeno (N<sub>2</sub>) y agua (H<sub>2</sub>O). Este proceso de conversión se produce inyectando el compuesto químico sintético AdBlue en el SCR que se transporta en un depósito de 13 litros y que, en el Passat, solo debe volver a llenarse cada 9.000 kilómetros. El Passat equipa, por primera vez, un sistema de depósito SCR de la segunda generación que se caracteriza por la confortable posibilidad de relleno a través de un tubo de carga individual situado en el tapón del depósito de combustible. Esto significa que, en caso necesario, el propio conductor puede llenar el depósito de AdBlue cuando vaya a repostar.

### **DSG de 6 y 7 velocidades / Cambio de marchas directo**

Dependiendo de la versión, todos los motores del Passat pueden combinarse con un cambio automático de doble embrague DSG de 6 ó 7 velocidades. Los cambios DSG se diferencian de las cajas convencionales en el número de velocidades hacia adelante y en el tipo de embrague. Mientras que el «pequeño» cambio DSG de 7 velocidades dispone de dos embragues secos, el doble embrague del cambio DSG de 6 velocidades y del «gran» DSG de 7 velocidades funciona en un baño de aceite.

### Suspensión McPherson delante y eje Performance detrás

### El chasis del Passat es más ligero, confortable y dinámico

Nuevo TDI de 240 CV con tracción total y la función dinámica XDS de serie

Nuevo Passat, por primera vez, opcionalmente con dirección asistida progresiva

#### Cinco datos importantes sobre el chasis y la tracción total:

1. Eje delantero: sistema de suspensión McPherson perfeccionado con resortes helicoidales con amortiguadores telescópicos.
2. Eje trasero: la nueva generación del eje Performance.
3. El Control Adaptativo del Chasis DCC y la función dinámica de conducción XDS+ (de serie a partir de 162 kW) ofrecen más dinámica y confort.
4. La dirección asistida progresiva opcional reduce los giros del volante necesarios hasta alcanzar el tope de 2,75 a 2,1 giros.
5. El nuevo Passat 2.0 TDI de 240 CV con DSG y sistema de tracción total 4MOTION puede remolcar cargas de hasta 2.200 kg.

**Madrid, enero de 2015.** El nuevo Passat equipa delante la nueva generación de ejes McPherson que integra los resortes helicoidales con amortiguadores telescópicos en los tubos amortiguadores como unidad. La guía de la rueda se produce a través de tubos amortiguadores portarruedas y brazos oscilantes triangulares inferiores con radio de pivotamiento estabilizador. En la zaga, el eje Performance –un eje de brazos trapezoidales con guía de rueda individual– proporciona un gran confort, así como un comportamiento de conducción ágil y seguro. La amortiguación se produce mediante amortiguadores de gas con resortes individuales.

En la parte delantera y trasera se utilizan estabilizadores. El chasis puede personalizarse opcionalmente con la función dinámica de conducción XDS+ (de serie a partir de 162 kW), el Control Adaptativo del Chasis DCC y la dirección asistida progresiva (menos giros del volante). En general, el nuevo Passat equipa un estable sistema de frenos compuesto por un asistente de freno confort, el sistema ESC y un freno de estacionamiento electrónico; los discos de freno delanteros disponen de ventilación interna.

**Eje delantero con suspensión McPherson.** El nuevo Passat dispone de un eje con suspensión McPherson (tubos portarruedas) optimizado en la parte delantera. Todas las piezas constructivas se han perfeccionado en cuanto a su función, el peso y los costes. Este ahorro de peso ha sido posible, entre otras medidas, gracias a la utilización de acero altamente resistente para el brazo oscilante transversal. El chasis auxiliar se ubica en una posición central a lado del eje delantero; este chasis de máxima rigidez transversal aloja las piezas constructivas del eje delantero, la dirección y del apoyo del motor. El ligero estabilizador tubular se ha adaptado específicamente al comportamiento de marcha ágil y confortable del nuevo Passat con su constante elástica de resorte. Los cojinetes de caucho han sido vulcanizados directamente sobre los estabilizadores pintados; gracias a esto, se garantizan características acústicas óptimas y se optimiza el comportamiento de respuesta del estabilizador que es relevante para la dinámica de conducción. Volkswagen ha diseñado un nuevo cojinete giratorio de aluminio para el Passat. La utilización de aluminio y el diseño biónico de este cojinete giratorio se traducen en una reducción del peso. Finalmente, también se han adaptado los amortiguadores y las constantes elásticas de resorte al Passat que ofrecen, en combinación con ancho de rodadura mayor en 30 mm, una dinámica de conducción excelente y, al mismo tiempo, un óptimo confort de oscilación.

**Eje trasero modular Performance.** El eje trasero modular Performance del nuevo Passat es un desarrollo del conocido eje de brazos trapezoidales perfeccionado bajo el planteamiento de una

mejora de la cinemática, la acústica, el peso y la capacidad modular. No obstante, sigue manteniéndose la ventajosa división de la rigidez longitudinal y transversal del concepto básico. La baja rigidez longitudinal se mantiene a través del suave cojinete guía del eje del brazo oscilante longitudinal, condición necesaria para poder aumentar el confort de conducción. Además, Volkswagen ha podido mejorar la rigidez transversal necesaria para el comportamiento de dirección óptimo del eje modular Performance a través de una nueva adaptación de los rodamientos de la barra de acoplamiento. Las modificaciones constructivas centrales del eje trasero son las conexiones de la barra estabilizadora tubular y del amortiguador de eje, las cuales se realizan ahora en el brazo de suspensión. De este modo se reducen las fuerzas dentro del eje y se obtienen claras ventajas. Asimismo, el peso del eje se ha reducido gracias al perfeccionamiento en la estructura de numerosos componentes y al empleo de aceros de alta resistencia.

**Servodirección.** La servodirección electromecánica del Passat se ha perfeccionado y también es más ligera. La novedad a bordo del Passat es la dirección asistida progresiva. Gracias a este sistema de dirección, el conductor necesita girar menos el volante para alcanzar los radios deseados. Es decir, reduce al mínimo el esfuerzo necesario para mover el volante. Con la dirección asistida progresiva opcional solo son necesarios 2,1 giros del volante para alcanzar el ángulo de giro total derecho e izquierdo. Las direcciones estándar, por el contrario, requieren 2,75 giros. Gracias a la transmisión directa, el conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobre todo en carreteras secundarias con numerosas curvas y durante las maniobras de giro. A velocidades moderadas, por ejemplo en ciudad o durante las maniobras de aparcamiento, el Passat es mucho más manejable, ya que se requiere girar menos el volante.

**XDS+.** Técnicamente hablando el diferencial electrónico de deslizamiento limitado XDS+ es una función dinámica de conducción integrada en el ESC. El XDS+ es una ampliación de la conocida función XDS del modelo anterior en casi todos los estados

de conducción sin freno. El XDS+ aumenta la agilidad y reduce la exigencia de dirección mediante intervenciones selectivas de los frenos en las ruedas del interior de la curva de ambos ejes. Además, el XDS+ influye en todos los coeficientes de fricción haciendo el Passat claramente más maniobrable, incluso sobre la nieve. Las conocidas ventajas del XDS, como un sotaviraje menor y una tracción mayor, también se han perfeccionado. Todos los motores del Passat a partir de 162 kW equipan de serie el XDS+; para los demás motores, el sistema se ofrece opcionalmente.

### **Suspensión Adaptativa Electrónica DCC.**

El nuevo Passat equipa la segunda generación de la Suspensión Adaptativa Electrónica DCC (Dynamic Chassis Control). En comparación con los chasis convencionales, los vehículos equipados con el sistema DCC disponen de una carrocería rebajada en 10 mm. El sistema dispone de tres modos de conducción: «Comfort», «Normal» y «Sport». El modo «Sport» ofrece un comportamiento de conducción del Passat especialmente dinámico y el modo «Comfort» especialmente confortable. En el perfil de conducción «Individual», el modo DCC le puede ser asignado libremente incluso a otras características de perfil de conducción. El sistema DCC regula adaptativamente las válvulas del amortiguador a través de unos algoritmos más desarrollados y refinados para establecer las características de la amortiguación. El DCC recibe las señales de los sensores de desplazamiento de las ruedas y acelerómetros, así como la información del vehículo desde la red Chassis-CAN, para calcular esos valores y ajustar adaptativamente la fuerza de amortiguación óptima para cada situación de conducción. Además, las fuerzas de amortiguación se aplican selectivamente sobre las cuatro ruedas de forma individual. Exclusivamente en combinación con la suspensión adaptativa, el eje trasero integra nuevos apoyos hidroneumáticos que sirven para unir los brazos oscilantes longitudinales al chasis auxiliar optimizando nuevamente el comportamiento de oscilación a través de un amortiguamiento mejor de las oscilaciones longitudinales que se producen al conducir sobre desniveles del

terreno individuales. La reducción de la rigidez longitudinal logra un comportamiento más suave y confortable del eje trasero sobre carreteras desniveladas. Las válvulas de los amortiguadores ajustables se han modificado para mejorar aún más el comportamiento de respuesta. En comparación con la generación anterior, la segunda generación del sistema DCC ha optimizado notablemente el confort y la dinámica de conducción. Gracias a esto se resuelve el clásico conflicto entre deportividad y confort de conducción.

### **Tracción total**

**4MOTION.** El sistema de tracción total 4MOTION de la quinta generación, equipado con un embrague Haldex, se activa antes de que se produzca el resbalamiento pudiendo así casi descartar una pérdida de tracción. Para ello, el sistema utiliza una regulación anticipatoria dependiente de cada estado de conducción. Con una carga baja o durante el empuje, la propulsión se produce primeramente a través del eje delantero, quedando el eje trasero desacoplado. Este ajuste básico ahorra combustible. No obstante, si fuera necesario, el eje trasero se conecta, sin escalonamientos, en décimas de segundo. Esto se produce a través del embrague Haldex accionado por una bomba de aceite electrohidráulica.

**Distribución de la fuerza en función de la situación.** La unidad de control calcula permanentemente el momento de propulsión ideal para el eje trasero y regula el cierre del embrague de discos múltiples a través de la excitación de la bomba de aceite. Mientras tanto, aumenta la presión de aplicación sobre el embrague de discos múltiples proporcionalmente al par requerido en el eje trasero. Mediante la cantidad de presión ejercida sobre las láminas del embrague es posible variar el par transferible sin escalonamientos. Durante los procesos de arranque y aceleración aumenta la seguridad contra el patinamiento de las ruedas del eje delantero, gracias a que la unidad de control regula la distribución del par de acuerdo con la presión dinámica ejercida sobre el eje. La activación del embrague

Haldex 5 se produce, en primera línea, en función del par motor requerido por el conductor. Al mismo tiempo, un sistema de reconocimiento del estado del automóvil evalúa parámetros como las revoluciones de las ruedas y el ángulo de dirección en la unidad de control de la tracción total. En caso necesario, existe la posibilidad de transmitir casi el 100% del par al eje trasero.

**Eje trasero siempre disponible.** Durante la realización de maniobras o en curvas cerradas, la reducción del par en el embrague Haldex evita que el tren propulsor se tense. Al contrario de lo que ocurre cuando se acelera fuertemente; en este caso, el par del embrague aumenta correspondientemente de forma rápida. La regulación anticipatoria del embrague, dependiente del par motor, se reduce a altas velocidades con el fin de minimizar el consumo de combustible; en este caso domina la tracción delantera. No obstante, en esta situación, el sistema 4MOTION sigue siendo un sistema de tracción total permanente, ya que el eje trasero vuelve a conectarse tan pronto como se prevea que va a ocurrir un deslizamiento o cuando el Passat se conduzca con una aceleración transversal elevada.

**EDS 4 ruedas y XDS+.** Paralelamente al embrague Haldex que actúa como diferencial longitudinal, el diferencial electrónico «EDS», integrado en el Sistema de Control de Estabilidad Electrónico ESC, actúa como diferencial transversal. Ambos diferenciales transfieren la fuerza de tracción de una rueda que patina a la rueda situada en el lado contrario en décimas de segundo. Mientras que el Passat de tracción frontal solo equipa el «EDS» en el eje delantero, el Passat 4MOTION equipa los diferenciales electrónicos también en el eje trasero como «EDS» 4 ruedas. Además, el Passat 4 MOTION equipa el «XDS+» en los ejes delantero y trasero que, cuando se toman curvas a alta velocidad, frena las ruedas interiores de la curva optimizando así el comportamiento de dirección. Técnicamente, el «XDS+» es una función adicional del diferencial electrónico del eje delantero.

**Carga de remolque de hasta 2.200 kg.** Gracias a una alianza de sistemas consistente en el «EDS», el «XDS+» y el eje trasero conectable sin escalonamientos a través del embrague Haldex, el Passat 4MOTION ofrece un claro aumento de la seguridad y la dinámica de conducción. Adicionalmente puede utilizarse como vehículo tractor: el potente Passat TDI de 240 CV puede remolcar hasta 2.200 kg de carga en subidas con una inclinación del 12% y el remolque frenado.